

## РОЗВИТОК ТА ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті розкриваються особливості роботи залізничного транспорту, містяться матеріали про значення залізничного транспорту в перевезенні вантажів, пасажирів та його вплив на економіку регіону. Розглянуто основні проблеми залізничного транспорту.

**Ключові слова:** магістральні шляхи, вантажоперевезення, пасажироперевезення, пропускна спроможність колій, залізничні термінали.

**В.И. Редин, И.К. Решетов, В.Г. Лаптев. РАЗВИТИЕ И ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.** В статье раскрываются особенности работы железнодорожного транспорта, содержатся материалы о значении железнодорожного транспорта в перевозках грузов, пассажиров и его влияние на экономику региона. Рассмотрены основные проблемы железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** магистральные пути, грузоперевозки, пассажироперевозки, пропускная способность путей, железнодорожные терминалы.

**V.I. Redin, I.K. Reshetov, V.G. Laptev. DEVELOPMENT AND MAIN PROBLEMS OF THE RAILWAY TRANSPORT IN KHARKOV REGION.** In the article the special features of the railway transport's work, the materials about the importance of the railway transport in the transportation of goods and its influence on the economy of the region have been discovered. The main problems of the railway transport were investigated too.

**Keywords:** main lines, goods and passenger traffic, carrying capacity of the railways, railway terminals.

**Актуальність.** Залізнична транспортна система – одна з найважливіших складових виробничої і соціальної інфраструктури Харківщини. Залізничний транспорт забезпечує виробничі і невиробничі потреби народного господарства регіону та являється одним із основних елементів усієї транспортної мережі області.

Важливість аналізу роботи залізничного транспорту в умовах сучасного стану розвитку народного господарства Харківської області є тим фактором, який певною мірою визначає ефективність господарювання, що підтверджує актуальність дослідження.

**Метою** статті є аналіз роботи залізничного транспорту, визначення основних проблем його розвитку та напрямків їх вирішення.

**Постановка проблеми** – розвиток залізничного транспорту потребує проведення глибокого аналізу сучасного стану залізниць Харківщини. Дане дослідження розкриває сучасні напрямки розвитку перевезень залізничним транспортом, визначає основні проблеми, які характерні для залізниць Харківської області, а також найбільш реальні шляхи їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт є однією із важливих галузей народного господарства Харківщини. Його розвиток безпосередньо зв'язаний із загальним підйомом економіки та інших галузей народного господарства, які визначають розміри перевозок вантажів.

Найважливіша функція залізничного транспорту в регіоні – переміщення людей і вантажів.

Харківська область щодо транспортно-географічного положення перебуває у вигідному положенні тому що має залізничні магістралі проложені в напрямку до паливно-металургійної бази України, а також до індустриальних областей Придніпров'я, що підвищує її економічний потенціал. До того ж Харківщина знаходиться на перетині міжнародних шляхів «північ-південь» і «схід-захід». Область перетинають залізничні магістральні шляхи, завдяки яким вона має вихід до Донбасу, Криму, Кавказу, до Чорного та Балтійського морів, до багатьох промислових центрів за межами України.

Залізничний транспорт – досить розвинений і посідає помітне місце у транспортному комплексі Харківщини.

Організаційно залізничний транспорт Харківщини представлений Південною залізницею з довжиною колій 1,5 тис. км. За цим показником Харківська область посідає третє місце в Україні (після Донецької та Дніпропетровської областей).

Обсяг та динаміка перевезення вантажів характеризують дані табл.1.

Таблиця 1

Динаміка вантажних перевезень Харківської області

	Роки									
Вантажні перевезення в млн. т	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Всі види транспорту	220,5	68,1	32,4	35,2	34,3	38,7	42,8	43,3	42,8	49,8
Південною залізницею – всього	73,3	30,9	19,1	20,6	26,4	27,6	30,8	31,5	34,7	34,5

Аналіз приведених показників вантажоперевезень свідчить, що економічні та соціальні проблеми Харківської області 1990-х років та 2000-х років суттєво вплинули на транспортну систему. Скорочення обсягів виробництва товарів зумовило зменшення об'ємів перевезення вантажів.

Основними вантажами є нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зерно та продукти перемолю, хімічні та мінеральні добрива, брухт чорних металів, транзитний потік кам'яного вугілля, цемент, машини і промислове обладнання.

Для територіальної організації залізничного транспорту області характерно поєднання лінійних, пунктових і вузлових елементів. До лінійних елементів належить мережа шляхів сполучення. Густота цієї мережі, її конфігурація, пропускна і провідна спроможність окремих напрямків визначають значною мірою обсяг роботи залізниць.

Найважливішими залізничними напрямками, які радіально розходяться від Харкова є:

- у Росію на Белгород (через Дергачі) і далі до Центральної Росії на Москву;
- на Суми (через Богодухів) і далі на Київ;
- на Полтаву (через Люботин) і далі на Київ;
- на Красноград (через Мерефу) і далі на Дніпропетровськ і Запоріжжя;
- на Лозову (через Мерефу) і далі на Дніпропетровськ, а також на Донбас;
- на Ізюм (через Зміїв) і далі на Донбас;
- на Куп'янськ (через Чугуїв) і далі до Луганської області і на Ростов (Росія).

Головними залізничними вузлами з розвинутим станційним господарством є Лозова, Красноград, Куп'янськ, Мерефа, Люботин, Зміїв.

Залізничний транспорт Харківської області забезпечує також і пасажирські перевезення. Зараз пасажирські перевезення це є джерело «живих» грошей для галузі.

Перевезення пасажирів порівняно з перевезенням вантажів характеризується меншими темпами спаду. Це можна пояснити тим, що потреба у переміщеннях людей є більш актуальною і постійною, ніж перевезення вантажів (табл.2).

Таблиця 2

Динаміка перевезення пасажирів Харківської області

	Роки									
Перевезено пасажирів млн.пас.	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Всі види	1514,2	893,4	627,9	699,3	734,4	726,2	745,0	763,5	779,7	730,5

транспорт										
Південною залізницею	172,1	105,6	77,9	82,6	84,7	87,0	84,5	68,2	69,4	70,5

Причиною рівня залізничних перевезень пасажирів є, по-перше, зниження платіжних можливостей населення Харківської області, а по-друге скорочення ролі Південної залізниці у зовнішніх перевезеннях, зокрема до Росії. Поява державного кордону між Харковом і Белгородом спричинила появу транспортного бар'єру, що впливає на об'єм пасажирських перевезень.

Найбільше перевезень пасажирів здійснюється у приміському і набагато менше у прямому сполученнях.

Щодоби з вокзалів залізниці відправляються понад 100 пасажирських та приміських поїздів, а сучасний приміський термінал, який діє на станції Харків-Пасажирський має пропускну здатність п'ять тисяч пасажирів на добу. Пасажирські перевезення відзначаються значною нерівністю по сезонах і місяцях: найбільш значні вони в липні і серпні, а найменші – у лютому. В приміському сполученні нерівність перевезень спостерігається у предвихідні та вихідні дні. Найбільш значний потік транзитних пасажирів спостерігається в напрямку Курськ (Росія) – Харків – Лозова. По відправленню пасажирів дальнього сполучення Харківський залізничний вузол відноситься до одного із значних на Україні. Він виділяється також і по відправленню пасажирів приміського сполучення.

Як зазначалось, залізничний транспорт є одним із найрозвинутіших як в Україні, так і в Харківській області. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі Харківського регіону значно перевищує поточні об'єми руху. Серед інших проблем залізничного транспорту на Харківщині можна виділити застарілість основних засобів. Так, значна частина колій є не електрифікованою (більше 50%), а середня швидкість пересування становить 35-40 км/год. Значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. У перевезенні пасажирів важливою проблемою є відсутність належного рівня сервісу як на залізничних вокзалах, так і в самих потягах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони). Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. При перевезенні вантажів проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, а також занепад колій, які рідко використовуються. Для вирішення цих проблем необхідні значні капіталовкладення, тобто однією із основних проблем є пошук необхідних коштів.

Для перевезень залізницею характерна невисока швидкість пересування. Причинами цього є низький ступінь електрифікованості шляхів; значний відсоток двоколіїшних шляхів, що робить вимушеними довгі стояння на станціях та пропуск більше термінових потягів.

Важливою проблемою є також звуження ширини залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм) як у країнах Європи. Це веде до втрат транзитними перевезеннями, оскільки на кордоні вагони потрібно або перевантажувати або міняти колеса. Це створює додаткові труднощі та затримку в часі.

Вирішення проблеми застарілості основних засобів можливо через покращання стану залізничного транспорту в регіоні шляхом оновлення основних засобів: ремонт колій, вокзалів, закупівля нових потягів. Поки що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається ключових напрямків. Для більш широкого оновлення потрібно знайти вільні кошти, які можуть бути вивільнені з структури самої залізниці, або у вигляді іноземних та вітчизняних інвестицій.

Залізниця підтримує низькі тарифи на перевезення пасажирів частково з соціальних міркувань, а тому може бути доцільним надання залізниці певних податкових пільг.

Щодо невідповідності ширини колії європейським стандартам, то одночасна зміна колій неможлива і тому можна запропонувати часткові рішення. По-перше, покращання систе-

ми перевантаження вагонів та кордоні, а по-друге, прокладання колії європейської ширини по найважливіших напрямках. В останньому випадку це лише перемістить проблему на кордон з Росією.

Таким чином, аналізуючи результати проведеної роботи можна зробити висновок, що залізничний транспорт Харківської області є однією з найважливіших інфраструктурних галузей, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства та населення.

Загалом для Харківської області дія соціально-економічних факторів на розвиток залізничного транспорту проявляється по різному. Загальний високий рівень за українськими масштабами розвитку промисловості і сільського господарства, визначає важливу роль залізничних перевезень для ведення господарства Харківської області. З іншої сторони рівень платіжної спроможності населення і демографічні проблеми не сприяють розвитку транспорту.

### ***Література***

1. *Галабурда А. и др. Единая транспортная система: Учебник для студ. вузов железнодорожного транспорта. – М., 1996. – 295 с.*
2. *Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период до 2020 года/Транспорт. – 2001. - № 29. – с.27-32.*
3. *Кушнарѳов Є.П. та ін. Стратегія соціально-економічного розвитку Харківської області на період до 2011 року /Харківська обласна державна адміністрація. 2001. – 183 с.*
4. *Харківська область у 2005 році (статистичний щорічник). – Харків, 2006.*
5. *Харківська область у 2006 році (статистичний щорічник). – Харків, 2007.*